

# CRONICA ARQUEOLÓGICA DE LA ESPAÑA MUSULMANA

## XVIII

### ATARAZANAS HISPANOMUSULMANAS

**I**N TENTO evocar en las páginas siguientes, como he hecho en otras ocasiones, edificios desaparecidos desde hace siglos, con los que ir completando la reconstitución de los que formaban nuestras ciudades islámicas en la edad media. Mezquitas, alminares, baños, *māristānes*, puentes, alcazabas, murallas, almunias, alcázares y modestas viviendas van desfilando por las páginas de esta *Crónica* en descripciones grises y monótonas. Tal vez, un día, sacudido el polvo de cosa muerta con que los evoca una seca erudición, desprovista de fantasía, puedan agruparse y dar idea del abigarrado conjunto de una ciudad hispanomusulmana, desbordante de vida, como algunas veces estuvieron — Córdoba, en la segunda mitad del siglo X; Sevilla, del XI al XII; Granada, al mediar el XIV —, o en la melancólica y señorial decadencia por las que pasaron en otras ocasiones — Córdoba, en

la época de las taifas; Almería, algo antes de su definitiva conquista por los cristianos —. Que las ciudades, lo mismo que los imperios, se elevan y abaten por causas que ya trató de explicar en el siglo XIV, para las islámicas de occidente, en curiosas páginas, el gran Ibn Jaldūn.

En las historias de la arquitectura que se escriban el día de mañana creo que al estudio y análisis de los edificios precederá la descripción de su conjunto urbano, síntesis reveladora como pocas del sentido de lo que modernamente se vienen llamando culturas.

Según Sebastián de Covarrubias en su *Tesoro de la Lengua Castellana o Española*, la palabra «atarazana» quiere decir «lo mismo que los venecianos llaman arsenal, donde se fabrican los navíos y se labran y tienen todos los pertrechos pertenecientes a la navegación... Pero el padre Guadix dice ser arábigo, de *dar-senaa* que vale casa del oficio» <sup>1</sup>. El *Diccionario de la Real Academia Española* <sup>2</sup> también identifica el sentido de las palabras atarazana y arsenal, derivadas ambas — la última pasó a

<sup>1</sup> Barcelona 1943, p. 163. Este sentido más amplio se daba entre los musulmanes a esa palabra, cuya traducción literal es «casa del trabajo» (*Encyclopédie de l'Islām*, I [Leiden, Paris 1913], p. 942), por lo que se aplicaba, no solamente a un taller naval, sino a cualquier fábrica, aunque el primer sentido fuese el más generalizado. Refiere Maqqari, al describir Madinat al-Zahrā', que doce figuras de oro rojo, adornadas con perlas y otras piedras preciosas, mandadas colocar por el califa sobre la fuente, traída de las comarcas orientales del Mediterráneo, que adornaba uno de los salones de ese palacio, fueron totalmente labradas en el arsenal de Córdoba (Gayangos, *Moham. Dyn. in Spain*, I [Londres 1840], p. 236). Según Ibn 'Idāri, el año 393 = 1003, en vísperas de una expedición contra los cristianos, invitó 'Abd al-Malik a los intendentes de los arsenales cordobeses a que distribuyeran cinco mil cotas de mallas y otros tantos cascos entre las gentes que iban en su ejército (*Histoire des musulmans d'Espagne*, por R. Dozy, edic. Lévi-Provençal, III [Leiden 1932], p. 187). En la primera mitad del siglo XV había en Fez unos edificios contruidos con gran solidez, en los que se fabricaba la moneda y se hacían todas las cosas de que el Rey necesitaba; se los llamaba el arsenal (*Darçana* en la *Chronica do Infante Santo D. Fernando*, de Fr. João Alvarez [Coimbra 1911], p. 49, según cita de Robert Ricard, *Le Maroc septentrional au XV<sup>e</sup> siècle d'après les chroniques portugaises*, apud *Hespéris*, XXIII, 1936, p. 113).

<sup>2</sup> Décimaquinta edición (Madrid 1925).

casi todas las lenguas europeas, indicio revelador de la procedencia de estas construcciones en la edad media — de las árabes *dār al-ṣināʿa*.

De los arsenales o atarazanas hispanomusulmanes apenas si queda más rastro material que una gran puerta de las malagueñas, rehecha y trasladada de lugar. Con ayuda de los recuerdos escritos y gráficos que de tales edificios se conservan, de los medievales levantados en territorio cristiano por la sugestión de aquéllos, y de uno que lo fué en el Mediterráneo oriental en la primera mitad del siglo XIII, y que repite el mismo tipo, veamos si es posible saber cómo fueron.

Al relatar un hecho ocurrido pocos años después de la conquista islámica de España, Ibn al-Qūṭiyya (m. 367 = 977) menciona una atarazana en Algeciras. El sirio Balṭ, que se hallaba en Tánger en el año 123 = 741 al frente de diez mil hombres, acosado por los berberiscos, pidió naves para pasar a la Península al gobernador de España ʿAbd al-Malik b. Qaṭan. Ante la negativa de éste, «al desesperar de que le auxiliase, construyó unos cárabos y se apoderó de los barcos mercantes que allí se hallaban; metió en ellos hombres que lo condujeran a la atarazana de Algeciras y se apoderó de los barcos, armas y pertrechos que en ella se encontraron»<sup>1</sup>. De ser cierto el relato, esa atarazana sería probablemente de origen romano o visigodo, pues los musulmanes, en los pocos años transcurridos desde la invasión y conquista, no parece que fundaran establecimientos industriales de alguna importancia.

Para combatir las invasiones de los normandos que asolaban las costas andaluzas — en el año 230 = 844 entraron en Sevilla, y quince después se hicieron dueños de Algeciras —, ʿAbd al-Raḥmān II (206 = 822 – 238 = 852) ordenó levantar en la primera ciudad un arsenal en el que construir barcos, tripulados por marineros del litoral español, generosamente remunerados,

<sup>1</sup> *Historia de la conquista de España de Abenalcotía el cordobés*, trad. de don Julián Ribera (Madrid 1926), p. 16 del texto árabe, y 11-12 de la traducción castellana.

a los que proveyó de instrumentos o máquinas para arrojar betún ardiendo. Así, cuando los normandos asaltaron por segunda vez las costas peninsulares, en el año 244 = 858, en tiempo del emir Muḥammad, salióles al encuentro la flota española en la desembocadura del Guadalquivir y, después de incendiarles algunas naves, les obligó a huir <sup>1</sup>.

En 266 = 879, el príncipe Muḥammad b. ʿAbd al-Raḥmān, al tener noticia de que las costas gallegas no estaban fortificadas, por lo que era fácil desembarcar en ellas, hizo construir barcos en Córdoba, dando su mando a ʿAbd al-Ḥamīd ibn Muḡit. Descendieron los navíos por el Guadalquivir y su naufragio al llegar al mar puso término prematuro a la expedición <sup>2</sup>.

Atarazanas califales.

Parece haber sido ʿAbd al-Raḥmān III al-Nāṣir el gran impulsor, como de tantas otras actividades, de las construcciones navales en la España musulmana del siglo X, con el fin de proteger sus costas de la amenaza de nuevos desembarcos de los normandos y de las expediciones marítimas de los faṭimīes, y combatir al mismo tiempo a los cristianos. En esa época, escribe Ibn Jaldūn, las flotas musulmanas triunfaban en casi todos los parajes del mar romano. Sus barcos, tan abundantes como bien equipados, cubrían la superficie del Mediterráneo, recorriéndolo en todos sentidos y precipitándose sobre los navíos no islámicos, como el león se precipita sobre su presa. Los cristianos no podían hacer flotar libremente ni un madero en ese mar, que era un mar árabe. El que quería navegar por él, tenía que aliarse con los sarracenos, como hicieron Nápoles, Gaeta y Amalfi. En

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 67 del texto árabe, y 53 de la traducción castellana; *Extraits inédits relatifs au Maghreb*, trad. E. Fagnan (Argel 1924), p. 212. La noticia es también de Ibn al-Qūṭīyya. En Sevilla había habido arsenales en tiempo de César, según dice éste en su obra *Bellum Civile*, II, 18, 1; 21, 4 (cita de Antonio García y Bellido, *La navegabilidad de los ríos de la Península ibérica en la antigüedad [Investigación y Progreso]*, XVI, Madrid 1945, p. 118]).

<sup>2</sup> Ibn ʿIdārī, *al-Bayān al-muḡrib*, ed. Dozy, II (Leiden 1851), p. 106, y traducción francesa Fagnan, II (Argel 1904), p. 170.

el año 935 los barcos del Mahdī fāṭimī atacaron y saquearon el sur de Francia y Génova, y todavía, en 1004 y 1011, Pisa<sup>1</sup>. La flota de ʿAbd al-Rahmān III se componía de trescientos navíos, contruídos en diferentes lugares. Cada barco estaba bajo las órdenes de un marino con el título de *qā'id*, encargado tan sólo de lo referente al armamento, los combatientes y la guerra, y otro oficial, llamado *rā'is* — de donde procede el castellano *arráez* — dirigía la maniobra del barco, por medio de velas o remos, y la operación de fondear<sup>2</sup>. El jefe de la flota de Almería — en esta ciudad estaba la más importante atarazana califal — era uno de los personajes más destacados de la corte cordobesa, del mismo rango que el cadí de la capital y el jefe de la frontera superior, y, dice un autor árabe, compartía el poder con el califa, puesto que mientras éste reinaba en tierra, el jefe de la escuadra era dueño del mar<sup>3</sup>.

De los testimonios citados a continuación se deduce que ʿAbd al-Rahmān III tenía estratégicamente repartidas sus atarazanas por las costas y ríos navegables de la Península, procurando, cuando era posible, emplazarlas en los últimos, en puertos interiores, más protegidos y fáciles de defender: en Alcacer do Sal, en la costa atlántica, para combatir a los normandos y atacar las costas gallegas<sup>4</sup>; en Almería, para la protección del comercio con oriente y las campañas contra los fāṭimīes, y en Tortosa, para la defensa de las costas levantinas y de Baleares. Es probable, aunque no conozco dato documental que lo compruebe, que siguieran trabajando en el siglo X las atarazanas de Sevilla y de Algeciras: esta última subsistía a fines del siguiente, como se dirá más adelante.

<sup>1</sup> A. Mez, *El renacimiento del Islam*, trad. Vila (Madrid-Granada 1936), pp. 598-599.

<sup>2</sup> Ibn Jaldūn, *Prolegomènes historiques*, trad. Slane, II (París 1865), páginas 40-42.

<sup>3</sup> Colección anónima de anécdotas del siglo XIV, titulada *Kitāb al-zabrāt al-manṭūra fī al-ajbār al-ma'tūra*, según cita de E. Lévi-Provençal, en *L'Espagne musulmane au X<sup>e</sup> siècle* (Paris 1932), pp. 85-86.

<sup>4</sup> La atarazana de Alcacer do Sal se cita en el reinado de Hišām II, pero es probable que se trabajara en ella cuarenta años antes.

La primera mención que hace el *Bayān* de la flota (*ustūl*) de 'Abd al-Raḥmān III es del año 319 = 931. Dueño éste de Ceuta, en la costa africana, los *qa'ides* Aḥmad b. Ilyās y Yūnus b. Sa'īd fueron con varios navíos cargados de soldados y marinos a hacer desembarcos en las costas de Ifrīqiya<sup>1</sup>.

Dice en el siglo X al-Rāzī (nacido antes de 274 = 887 y muerto, probablemente, en 344 = 955), según la antigua versión castellana de la perdida traducción portuguesa de una de sus obras, que Almería era «morada de los sotiles maestros de galeas»<sup>2</sup>. Siglos más tarde escribe Ibn Jaldūn, que Almería y Ba'ŷyāna (Pechina) — la primera, puerto de la última — eran los dos puertos en los que la flota de 'Abd al-Raḥmān III tenía su fondeadero<sup>3</sup>. En esa ciudad, puerta entonces de España desde el oriente mediterráneo, debió de construirse en 344 = 955, por orden del califa, un barco de tamaño extraordinario para la época, destinado a transportar mercancías a oriente, cuyos tripulantes se apoderaron de otro navío con un correo de Sicilia, destinado al monarca faṭimī al-Mu'izz. En venganza, éste envió una flota mandada por el gobernador de Sicilia al-Ḥasan b. 'Alī contra el puerto de Almería, incendiando todos los barcos que en él estaban, incluso el grande recién llegado de Alejandría con mercancías y cantoras para el califa cordobés, cogiendo abundante botín y prisioneros, con los que regresó a Sicilia<sup>4</sup>. Como represalia, al-Nāṣir dispuso, el año siguiente, que el general Gālib, al mando de setenta navíos, fuese a atacar las costas de Africa del norte, expedición en la que incendió Marsà al-Jaraz<sup>5</sup>. Pocos

<sup>1</sup> Ibn 'Idārī, *Bayān*, II, p. 220 del texto árabe y 340 de la traducción francesa.

<sup>2</sup> *Memoria sobre la autenticidad de la Crónica denominada del moro Rasis*, por don Pascual de Gayangos (*Memorias de la Real Academia de la Historia*, VIII [Madrid 1852], p. 38).

<sup>3</sup> *Prolégomènes*, II, p. 40 de la trad. francesa de Slane.

<sup>4</sup> Ibn al-Aṭ'r, *Annales du Maghreb & de l'Espagne*, trad. Fagnan (Argel 1898), pp. 358-359.

<sup>5</sup> Ibn Jaldūn, *Histoire des Berbères*, II (Paris 1927), p. 542; Ibn 'Idārī, *Bayān*, II, p. 237 del texto árabe y 366 de la trad. francesa; Lévi-Provençal, *L'Espagne musulmane*, p. 153.

años después el califa envió otra flota contra Ifríqiya mandada por el *ṣāhib al-ṣurta* Aḥmad b. Ya<sup>c</sup>la<sup>1</sup>.

En el reinado de al-Ḥakam II, en 355 = 966, los normandos intentaron desembarcar de nuevo en las costas del occidente de la Península. Refiere el *Bayān* que la flota de Sevilla — sin duda continuaba en plena actividad su atarazana — levó anclas y atacó a la enemiga en el río de Silves, destruyendo varios barcos y derrotándola<sup>2</sup>. Según el mismo texto, a fines de junio de 971 corrieron rumores de que los normandos trataban una vez más de atacar el litoral occidental de España. El califa envió inmediatamente al jefe de la flota a Almería, para armar los barcos y llevarlos a Sevilla, y reunir todas las fuerzas navales, dirigiéndolas hacia las costas occidentales de la Península<sup>3</sup>.

Ni historiadores ni geógrafos citan en la época califal las atarazanas de Tortosa (Tarragona), en el Ebro, a veinte millas del Mediterráneo, pero una lápida con una inscripción árabe, empotrada en el muro exterior norte de la catedral de esa ciudad, conserva su recuerdo. Según ese epígrafe, ‘Abd al-Raḥman III mandó levantar, en el año 333 = 944.45, un arsenal para los armamentos marítimos y los navíos — *al-dār ‘adda<sup>tan</sup> li-l-sinā‘a<sup>ti</sup> wa-l-marākib* — bajo la dirección del *qā'id* ‘Abd al-Raḥmān, hijo de Muḥammad<sup>4</sup>. Ignórase la procedencia de la madera necesaria para la construcción de los navíos en las atarazanas de Almería; pero sobre la empleada en las de Tortosa se sabe por un testimonio, dos siglos posterior, del Idrīsī, en cuya época aún continuaba trabajándose en el arsenal, que en esa ciudad se construían grandes navíos con las maderas de los árboles de las montañas circundantes, pinos de notable grosor y altura, de color rojizo y corteza brillante, resinosos e inatacables por los

<sup>1</sup> Ibn ‘Idārī, *Bayān*, II, pp. 234 y 238 del texto árabe y 362, 368-369 de la trad. francesa.

<sup>2</sup> *Ibidem*, II, p. 254 del texto árabe y 394 de la trad. francesa.

<sup>3</sup> Ibn ‘Idārī, *Bayān*, II, p. 257 del texto árabe y 399 de la traducción francesa.

<sup>4</sup> E. Lévi-Provençal, *Inscriptions arabes d'Espagne* (Leiden-París 1931), pp. 83-84.

insectos, que gozaban de gran reputación. De ellos se hacían los mástiles y vergas para los barcos <sup>1</sup>.

Este arsenal de Tortosa debía de ser una construcción grande e importante, pues estaba defendido por diecisiete torres, seguramente unidas por lienzos de murallas formando un circuito cerrado. En 1149, al año siguiente de la conquista, Ramón Berenguer IV se lo dió a los judíos de la ciudad para que construyeran en él sesenta casas <sup>2</sup>.

Bajo 'Abd al-Rahmān III debió de haber atarazanas en Qaṣr Abī Dānis — Alcacer do Sal, en Portugal —, pues en el reinado de su nieto Hišām II, Ibn Abī 'Āmir — Almanzor — hizo armar una gran flota en esa ciudad para la expedición que en 387 = 997 emprendió contra Galicia <sup>3</sup>. Este arsenal estaba en plena actividad a mediados del siglo XII; Idrīsī, que terminó su obra geográfica en 548 = 1154, dice que en Qaṣr Abī Dānis, situada a 40 kilómetros de la costa, a orillas de un caudaloso río remontado por gran cantidad de embarcaciones, con bosques de pinos en todo su contorno, se construían muchos navíos <sup>4</sup>.

<sup>1</sup> *Description de l'Afrique et de l'Espagne par Edrisi*, por R. Dozy y M. J. de Goeje (Leiden 1886), p. 190 del texto árabe y 231 de la trad. francesa. Al describir al-Idrīsī el quinto clima, correspondiente a la España cristiana, reitera y amplía esta noticia: «en las montañas de Tortosa crecen pinos de tan excelente calidad como no los hay en parte alguna, tanto por su longitud como por su grueso y la hermosura de su veta; llévanse a todas las partes del mundo, lo mismo próximas que lejanas, y de su madera se hacen artesonados para edificios regios y arcones; sirven para arboladuras y entenas de buques de gran porte, y se aplican para construir ingenios militares, como bastidas, cuervos, escalas y otros» (*La Geografía de España del Edrisi*, por don Eduardo Saavedra [Madrid 1881], páginas 82-83).

<sup>2</sup> «... *illum locum, in Tortosa, quod apellatur daraçana, simul cum ipsis turribus in circuitu existentibus, quae sunt XVII, ad construendum et edificandum ibidem LX mansiones*» (Ramón O'Callaghan, *Anales de Tortosa* [Tortosa 1895], apéndice, p. 76).

<sup>3</sup> Maqqari, *Analectes sur l'histoire et la littérature des Arabes d'Espagne*, edic. Dozy, Dugat, Krehl y Wright (Leiden 1855), p. 270, según cita de Lévi-Provençal, *L'Espagne musulmane*, pp. 155-156; *Bayān*, II, p. 317 del texto árabe y 492 de la trad. francesa.

<sup>4</sup> Idrīsī, edic. Dozy y de Goeje, p. 181 del texto árabe y 219 de la traducción francesa.



Atarazanas de las épocas de los taifas y almorávide.

A comienzos del siglo XI, en la época del rey corsario Muḡyahid al-ʿĀmirī, el mayor pirata de entonces, destructor de Pisa y dueño, por breve tiempo, de Cerdeña, y de su hijo ʿAlī, Denia fué un reputado arsenal en el que se seguía trabajando en el siglo siguiente. La madera de pino para las construcciones navales, escribía al-Idrīsī cien años después, iba por el río Júcar desde Alcalá de Júcar hasta Alcira y el fuerte de Cullera, donde se la embarcaba para Denia <sup>1</sup>. Estas atarazanas se citan en 1242 en el *Repartimiento de Denia* <sup>2</sup>.

A fines del siglo XI había un arsenal — *dar al-ṣināʿa* — en Algeciras, en el que desembarcaron las tropas almorávides llegadas a Andalucía como auxiliares de los monarcas musulmanes de taifas <sup>3</sup>. Proseguía en él la construcción de navíos en el siglo siguiente, pues Idrīsī lo cita y dice que estaba en el interior de la ciudad. A él se refiere también Ibn ʿIdārī <sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Idrīsī, p. 195 del texto árabe y 237-238 de la versión francesa. Los editores traducen por Calaça el nombre del lugar en el que los troncos de pino se echaban al río, pero dicen que la lectura de las vocales es incierta. Según Idrīsī, era un lugar fortificado, construido en la ladera de unas montañas en las que crecían muchos pinos. Alcalá del Júcar está situada, efectivamente, en la ladera oriental de una colina de pendiente escarpada. En el cerro de la Horca, en la parte superior norte de la población, se advierten las ruinas de un pueblo, que debió de ser considerable. El antiguo castillo de moros fué reparado en la primera guerra civil (*Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España*, por Pascual Madoz, I [Madrid 1845], p. 373).

<sup>2</sup> «Carrosius [el capitán Carroz, que hizo el Repartimiento]: domos de Alcayt Aboabdile Avenmaymo que sunt inter Daraçanam et domos Çahen et ortum de Hamo Abenbaca Bebe Alcohol et est inter ravallum et rapitam» (*Repartimientos de los reinos de Mallorca, Valencia y Cerdeña*, por don Próspero de Bofarull y Mascaró, Colección de documentos inéditos de la Corona de Aragón, t. XI [Barcelona 1856], p. 367).

<sup>3</sup> E. Lévi-Provençal, *Les «Mémoires» de ʿAbd Allāh, dernier roi ziride de Grenade* (AL-ANDALUS, IV [1936], p. 73 de la trad. francesa).

<sup>4</sup> Idrīsī, edic. Dozy y de Goeje, pp. 181 del texto árabe y 212 de la traducción francesa; *Bayān*, III, p. 104, según cita de Lévi-Provençal, *L'Espagne musulmane*, p. 154, n. (2).

En la primera mitad del siglo XII, en época almorávide, Idrīsī menciona, además del ya citado arsenal de Tortosa, los de Alcacer do Sal, ciudad en la que se construían entonces muchos navíos, y Denia, frecuentada por gran cantidad de embarcaciones. También se refiere el mismo geógrafo a la existencia de arsenales en Silves (Portugal), cuyas montañas en torno producían gran cantidad de madera, y en Alicante, ciudad en la que, a pesar de su escasa importancia, construíanse navíos para el comercio y barcas <sup>1</sup>.

#### Atarazanas hispanoalmohades.

En tiempo de la dinastía almohade, después de la caída de los imperios omeya de occidente y fāṭimī, perdidas por el islam varias islas del Mediterráneo, los musulmanes no tenían ya en éste la superioridad marítima de épocas pasadas. Unicamente conservaban una fuerte flota los almohades, bajo el mando de Aḥmad de Sicilia, solicitada en vano por Saladino para sus campañas en el Mediterráneo oriental. Tras la muerte de Yaʿqūb al-Manṣūr, es decir, a partir de los primeros años del siglo XIII, el poderío naval de los almohades comenzó también a declinar rápidamente <sup>2</sup>.

Refiere el *Qirṭās* que, en 557 = 1162, ʿAbd al-Muʿmin ordenó fortificar las costas españolas para hacer la guerra santa a los cristianos, y construir cuatrocientos navíos, de los cuales ochenta se hicieron en Andalucía <sup>3</sup>.

Abū Yaʿqūb Yūsuf, hijo y sucesor de ʿAbd al-Muʿmin, a su llegada a Sevilla, camino de la expedición de Santarén, en el año 580 = 1184, mandó al gobernador Abū Dāwūd Yalūl ben ʿĪl-dāsan que se ocupase durante su ausencia de construir una atarazana para los barcos, que llegara desde el muro de la alcazaba levantada a orillas del río, por la puerta de los Barcos — *Bāb*

<sup>1</sup> Idrīsī, edic. Dozy y de Goeje, pp. 180 y 193 del texto árabe y 234-235 y 237 de la versión francesa.

<sup>2</sup> *Rawḍ al-qirṭās*, trad. Beaumier (París 1860), p. 284.

<sup>3</sup> Ibn Jaldūn, *Prolégomènes historiques*, II, pp. 42-45.

*al-Qaṭā'ī* —, hasta la planta baja de la puerta del Alcohol <sup>1</sup>. Afirma el analista Ortiz de Zúñiga que las atarazanas árabes de Sevilla, según constaba de escrituras, «y testificanlo sus fragmentos, en que hay almacenes y bodegas..., estaban en el arrabal de los Humeros, que en lo antiguo hallo nombrado Barrio de Pescadores, fuera de la puerta de Goles o Real», en la colación de San Vicente, y las habitaban gentes del río aplicadas a la pesca <sup>2</sup>. Pero no es creíble que ese fuera su emplazamiento, pues la puerta citada abríase a la orilla del Guadalquivir, aguas arriba de la de Triana, a la que daba entrada el puente de barcas, y éste sería, desde que se construyó en 566 = 1170-1171, obstáculo insuperable para el paso de los barcos contruidos o reparados en las atarazanas. Por ello, y teniendo en cuenta que el párrafo de Ibn Ṣāḥib al-Ṣalā, publicado por el P. Antuña, se refiere como inmediata a una alcazaba levantada a orillas del río — probablemente la que encerraba el actual alcázar —, debemos suponer su emplazamiento en lugar próximo a aquel en que luego se levantaron por Alfonso X las atarazanas, parte de cuyos restos se derriban actualmente.

Es probable que, bajo el dominio almohade, el arsenal de Denia siguiera en plena actividad, pues el soberano Abū Yūsuf Ya'qūb al-Manṣūr (580 = 1184 - 595 = 1198) pasó revista en ese puerto a las tropas y a una flota de trescientos barcos, sesenta y dos corbetas (*gurāb*), treinta barcos de caza (*ṭarīda*), y cincuenta grandes barcos y barcas de diversas clases que enviaba contra el *wāṭi* de Mallorca Ibn Gāniya <sup>3</sup>.

Durante los siglos XII y XIII hubo un arsenal en Salṭīš (la isla de Saltes, en la ría de Huelva), según afirma una crónica mu-

<sup>1</sup> Fragmentos de una crónica de Ibn Ṣāḥib al-Ṣalā, publicados por el P. Melchor M. Antuña en *Sevilla y sus monumentos árabes* (El Escorial 1930), pp. 138 del texto árabe y 115-116 de la versión española. En ésta se traduce, equivocadamente, barrios por barcos.

<sup>2</sup> *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla*, por don Diego Ortiz de Zúñiga, I (Sevilla 1795), p. 35. La primera edición es de 1677.

<sup>3</sup> *La Péninsule ibérique au moyen-âge d'après le Kitāb ar-Rawḍ al-Mi'ṭār*, por E. Lévi-Provençal (Leiden 1938), pp. 136 y 229 de la trad. francesa.

sulmana posterior, pero que recoge noticias más antiguas, y en la isla de Ibiza, en la que, dice el mismo texto, crecían pinos excelentes para la construcción y el aparejo de los navíos <sup>1</sup>.

En la ciudad de Mallorca había cuando la conquista — el último día del año 1229 — «un lugar en que se guardaban las galeras en tierra, que se llama Darazana, donde hay las paredes». El rey don Jaime I lo cedió a la orden hospitalaria de San Juan de Jerusalén, para que pudieran construir hermosas casas, en unión de cuatro galeras que allí había y fueron del rey de la isla <sup>2</sup>.

Atarazanas nazaríes.

Refieren las crónicas castellanas que al entrar Fernando IV, en 709 = 1309, en la ciudad de Gibraltar, recién conquistada, entre otras obras de fortificación «mandó labrar una tarazana desde la villa fasta la mar, por que estudiesen las galeas en salvo» <sup>3</sup>. Perdida Gibraltar en 733 = 1333; Alfonso XI llegó a sus muros pocos días más tarde, e intentó su reconquista con ayuda de varios ingenios; uno de ellos «tiraba a las galeas de los Moros que estaban puestas en el atarazana». Ante la ineficacia de los ataques, el rey ordenó al almirante Alfonso Jofre que con sus navíos incendiase los de los moros resguardados en las atarazanas, pero éstos hicieron una estacada que impidió el paso a los barcos cristianos <sup>4</sup>.

Abū-l-Ḥasan (m. 752 = 1351), el más activo constructor de los monarcas de la dinastía marīnī, entre las muchas obras que

<sup>1</sup> *La Péninsule ibérique*, p. 240 de la versión francesa.

<sup>2</sup> *Anales de la Isla y Reyno de Mallorca*, por Guillermo Terrassa (1709-1778), presbítero y pavorde de la catedral de Mallorca, ms. publicado por Alvaro Campaner y Fuertes, en *Cronicón Mayoricense* (Palma de Mallorca 1881), p. 3.

<sup>3</sup> *Crónica de don Fernando IV*, en *Biblioteca de Autores Españoles*, LXVI: *Crónicas de los Reyes de Castilla*, colección ordenada por don Cayetano Rosell, I, (Madrid 1875), cap. XVII, p. 163.

<sup>4</sup> *Crónica de don Alfonso XI*, en *Biblioteca de Autores Españoles*, LXVI, cap. CXVI, p. 249.

realizó para proteger a Gibraltar poco después del malogrado ataque de Alfonso XI, fué una la de edificar una extensa muralla que, comenzando en el arsenal construído también en la misma ocasión, llegaba hasta la tejera <sup>1</sup>. Será probablemente de este edificio del que François Bertaut alcanzó a ver las ruinas en 1659. Dice que estaba en la calle Mayor, medio enterrado, viéndose tan sólo la mitad de sus columnas; frontero, a la orilla del mar, había un gran arco macizado, por el que supone que en otro tiempo entraban los navíos <sup>2</sup>.

Al-ʿUmarī, que escribía poco antes de 1349, da noticia de la existencia de arsenales en Almería, para la construcción de los corsarios que hacían la guerra al enemigo; en Almuñécar (Granada), y en Málaga. Los navíos construídos en ellos estaban tripulados por soldados escogidos, arqueros y excelentes capitanes, que hacían incursiones por las costas cristianas, apresando a los habitantes, llevados al rey de Granada, el que se quedaba con unos y daba y vendía el resto <sup>3</sup>. En el arsenal de Almería se trabajaba, como se dijo, desde hacía siglos. Según el arzobispo de Nebio, Agustín Justiniani (1470-1536), estaba junto al mar y era capaz para gran número de navíos; afirma que en su tiempo aún se veían sus vestigios <sup>4</sup>, subsistentes hasta fecha reciente. Una calle de Almería lleva el nombre de Atarazanas, y en ella se conservó, hasta entrado el siglo XIX, una nave de más de cien metros de largo por quince

<sup>1</sup> *Voyages d'Ibn Batouta*, edición Defrémery y Sanguinetti, IV (París 1922), pp. 356-357.

<sup>2</sup> *Journal du voyage d'Espagne* (1659), por François Bertaut (*Revue Hispanique*, XLVII [New York-París 1919], p. 105). Queda la duda de si no se referirá al baño árabe que describí en *Crónica* anterior.

<sup>3</sup> Ibn Fadl Allāh al-ʿUmarī. *Masālik el Aḥṣār fī Mamālik el Amṣār*, I, *L'Afrique, moins l'Égypte*, trad. Gaudefroy-Demombynes (París 1927), páginas 237-241.

<sup>4</sup> En el lib. 2 de su *Historia Genovesa*, año 1147, dice, describiendo la ciudad de Almería: «... vicino al mare haveba una Arzenata che gli antiqui nominavano Navalía, & i moderni nominato Darzena, o sia Darsina, capace di gran numero di navigli, de le qual cose ancora restano vestigi». Cita de don Gabriel Pascual y Orbaneja, en su *Vida de San Indalecio y Almería ilustrada*, primera parte (Almería 1699), p. 56.

de ancho y treinta de elevación. La formaban gruesos muros de mampostería con bóveda de ladrillo sobre arcos de piedra <sup>1</sup>. En este edificio se encerraron en 1569, para su reparto, las esclavas moriscas <sup>2</sup>.

#### Las atarazanas de Málaga.

Tras tanta inexpresiva referencia escrita de edificios que no han dejado rastro material, encontramos, por fin, unas atarazanas, las malagueñas, que es posible evocar en forma más precisa. En 1404 las visitaron los tripulantes de unas galeras que iban al mando de don Pero Niño, conde de Buelna, a perseguir corsarios. Cuenta el cronista Gutierre Díez de Games que la mar llegaba hasta la atarazana y aún la rodeaba un poco <sup>3</sup>. A fines del mismo siglo, escribe Fernando del Pulgar, al relatar la conquista de Málaga por los Reyes Católicos, estaban las atarazanas «torreadas con ciertas torres, donde bate la mar. E en vna puerta de la çibdat que va a la mar está vna torre albarrana, alta e muy ancha, que sale de la çerca como vn espolón que junta con la mar» <sup>4</sup>. En el *Libro de Repartimientos*, conservado en el Archivo Municipal de Málaga, figura la copia de

<sup>1</sup> La Junta revolucionaria almeriense mandó destruir esa nave para abrir una calle, y aunque a ello se opuso don Miguel Ruiz de Villanueva, elevando queja a la Academia de la Historia y ésta al Ministerio de la Gobernación, puesto que había dos calles inmediatas, cuando telegrafiaron suspendiendo la demolición, la Junta alegó estaba ruinoso el edificio y voló con barrenos lo que quedaba (*Historia de la Alcazaba de Almería*, por don Joaquín Santisteban y Delgado y don Miguel Flores González, folletón (2) del *Diario de Almería* de 26 de febrero de 1927).

<sup>2</sup> *Historia del rebelión y castigo de los moriscos del reyno de Granada*, por Luis del Mármol Carvajal. Segunda impresión, tomo I (Madrid 1797), p. 509.

<sup>3</sup> «Por el cavo de poniente es la taraçana; llega la mar a ella, e avn rodéala vn poco... E los que quisieron, entraron en la çudad e fueron a la casa de los ginoveses, e a mirar la judería e la taraçana» (*El Victorial*, Crónica de don Pero Niño, conde de Buelna, por su alferez Gutierre Díez de Games, edición y estudio de Juan de Mata Carriazo [Madrid 1940], pp. 101 y 103).

<sup>4</sup> *Crónica de los Reyes Católicos*, por su secretario Fernando del Pulgar, edición y estudio por Juan de Mata Carriazo, vol. II [Madrid 1943], p. 284.

una escritura <sup>1</sup>, fechada en el Real de la Vega a 21 de diciembre de 1491, por la que los Reyes Católicos autorizan al ministro y frailes de la Santa Trinidad «para que ellos pudiesen facer e hedificar su monesterio en la yglesya que es en la dicha cibdat, cerca de la casa del Ataraçana, que seyendo de moros la dicha cibdat hera mezquita». La mezquita no estaba, pues, en la Atarazana, como suponen algunos autores, sino en su proximidad. Por un acuerdo del cabildo de la ciudad, de 16 de marzo de 1492, se mandaron abrir algunas puertas que estaban «cerradas hacia la Guadalmedina, junto a las Atarazanas» <sup>2</sup>. Parece que por entonces utilizábase este edificio para guardar botes de vino, por lo que los Reyes Católicos ordenaron al bachiller Juan Alonso Serrano, con fecha 30 de marzo de 1492, que «luego sean desembarazadas las dichas Atarazanas para los dichos navíos» <sup>3</sup>. Accidentalmente celebráronse en las Atarazanas, durante los primeros años después de la reconquista de la ciudad, algunos cabildos, y se hicieron los primeros remates de las rentas de Propios <sup>4</sup>. Más interesante que las anteriores es la referencia del viajero alemán Jerónimo Münzer, visitante de Málaga en octubre de 1494, según el cual había en esa ciudad «dos hermosos puertos... y en el de la parte de occidente una gran construcción de siete arcos para fondeadero de navíos y galeras» <sup>5</sup>.

En 1595 y 1618, al volar unos molinos de pólvora inmediatos, «resultó mucho daño al edificio de las Atarazanas, ... ca-

<sup>1</sup> Vol. V, f° 282. Antes de finalizar el siglo abandonaron los frailes el edificio, mandado reparar por Carlos V en 1535.

<sup>2</sup> *Conversaciones históricas malagueñas*, por don Cecilio García de la Leña, descanso II (Málaga 1790), p. 202.

<sup>3</sup> *Los libros de Repartimientos de Málaga*, por Francisco Bejarano, en *Estudios malagueños*, por varios autores (Folletón del *Diario de Málaga*, 1932, p. 275).

<sup>4</sup> Francisco Bejarano Robles, *Las calles de Málaga* (Málaga 1941), p. 26.

<sup>5</sup> *Et habet duos portus clarissimus, quasi duo semicirculi in angulis cum tribus fortissimis turribus... Item circa portum occidentalem domum maximam cum septem arcubus pro statione navium et galearum* (*Itinerarium Hispanicum Hieronymi Monetarii*, 1494-1495, por Ludwig Pfandl [*Revue Hispanique*, XLVIII. New York-París 1920], p. 63).

yeron varios trozos de paredes, y otros gruesos materiales sobre las bóvedas de las Atarazanas, y hundieron lo más del cubierto de ellas», por lo que hubo necesidad de reedificarlas <sup>1</sup>.

Retirábase el mar lenta, pero continuamente, de la orilla del puerto malagueño. Consta que hacia 1700 no llegaba más que a la zarpa de la torre avanzada, la albarrana a que se refiere Pulgar <sup>2</sup>. Entonces rebajóse de altura y se llamaba Gorda, y al no servir ya, por esa razón, para alejar con su artillería a los buques enemigos ni defender la plaza, se edificó en su cercanía y más metido en el mar, de 1697 a 1701, el fuerte de San Lorenzo, del que no existe rastro. Hacia 1779 el mar quedaba a 290 varas de las Atarazanas <sup>3</sup>.

El edificio de las Atarazanas prestó por entonces buenos servicios habilitado como hospital en tiempo de epidemias; en los primeros años del siglo pasado se utilizó como Colegio de Cirugía <sup>4</sup>. La revolución de 1868 demolió esta construcción, casi abandonada entonces y ruinosa <sup>5</sup>. Tan sólo se conserva de ella una puerta monumental que el arquitecto del Ayuntamiento, don Joaquín Rucoba, trasladó a 25 metros a levante de su primitivo emplazamiento, pero después de rehecha y renovada radicalmente, en tal forma, que parece obra nueva. Sirve hoy de ingreso a un mercado, construido hacia 1874.

El emplazamiento de las Atarazanas queda bien definido en el plano de Málaga, hecho en 1791 por don José Carrión de Mula, vigía del puerto <sup>6</sup>. Estaban en la desembocadura del

<sup>1</sup> *Conversaciones históricas malagueñas*, descanso II, pp. 224 y 225.

<sup>2</sup> F. Guillén Robles, *Málaga musulmana* (Málaga 1880), p. 527, n. (1); *Conversaciones históricas malagueñas*, descanso II, pp. 220 y 225-226.

<sup>3</sup> A fines del siglo XVIII escribía don Antonio Ponz que «se supone que en pocos años se ha retirado [el mar] más de cien varas desde la muralla» (*Viaje de España*, por don Antonio Ponz, t. XVIII [Madrid 1794], p. 205).

<sup>4</sup> Bejarano, *Las calles de Málaga*, p. 27.

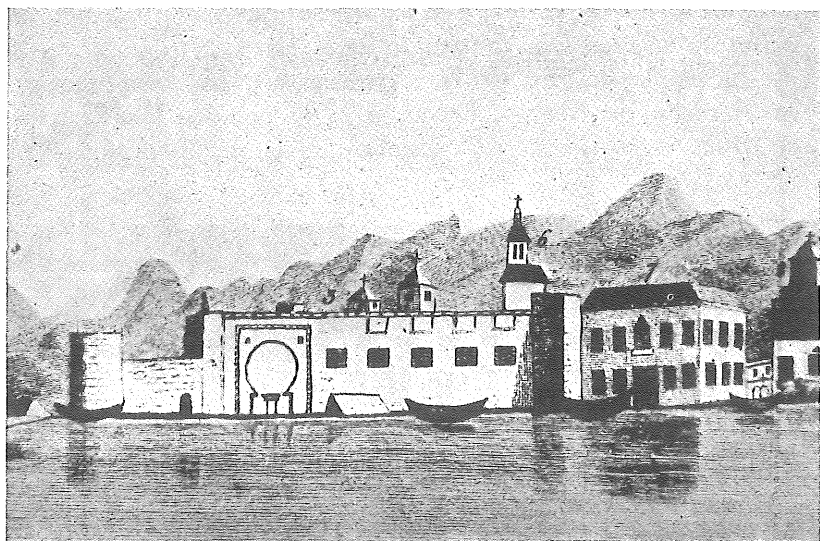
<sup>5</sup> *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España*, por don Pascual Madoz, XI (Madrid 1848).

<sup>6</sup> Inserta una reproducción de este plano don Manuel Rodríguez de Berlanga en su obra *Monumentos históricos del municipio Flavio Malacitano* (Málaga 1864). En él se inspiró Guillén Robles para el de la Málaga musulmana, que publica en la obra así titulada, p. 470.

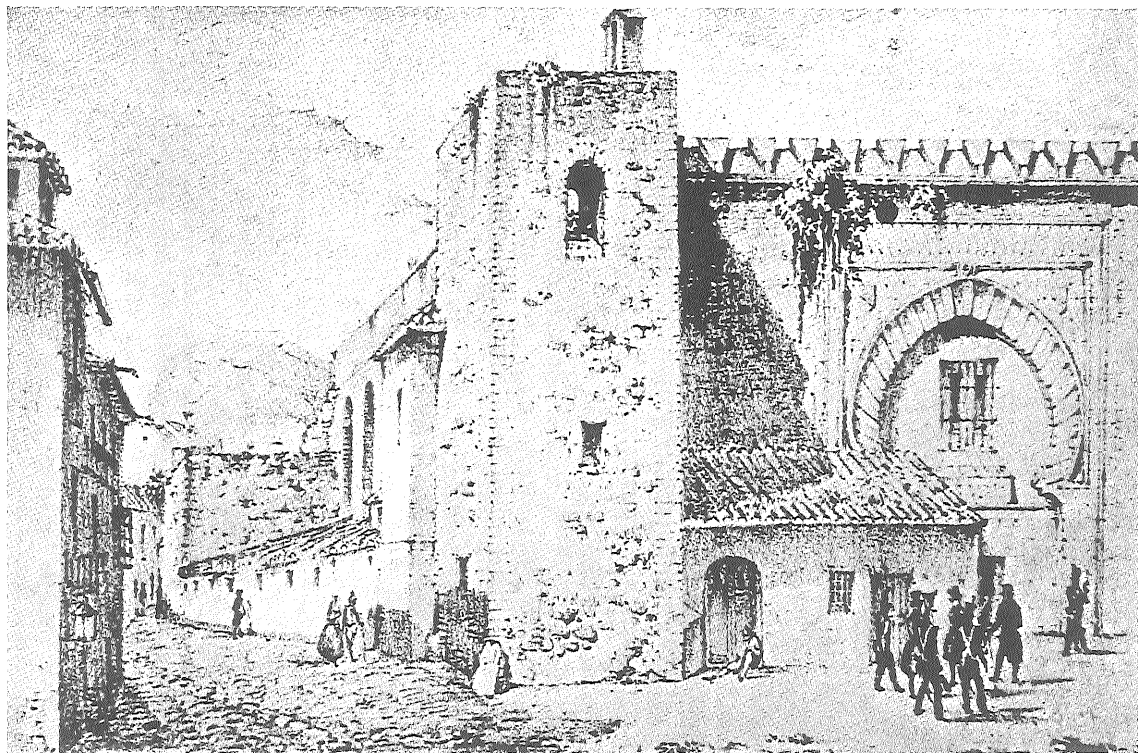




*Málaga.* — Una parte de la ciudad y las atarazanas a fines del siglo XVI, según un grabado del «Civitates orbis terrarum».



*Málaga.* — Las atarazanas en 1772, según un dibujo de Francis Carter.



*Málaga.* — Las atarazanas en 1839, según un grabado de «El Guadalhorce».

Guadalmedina, en su orilla izquierda y arrimadas al recinto murado de la ciudad, ocupando un solar de 5.008 metros superficiales, en parte del cual se halla emplazado hoy el actual mercado. Formaban una defensa avanzada de Málaga, frente al Castil de Genoveses, también saliente de la cerca, en situación análoga, protegiendo ambas fortalezas la ensenada intermedia, antiguo puerto, y el lienzo de muralla de la ciudad, que la cercaba por ese lado, en el que se abría la Puerta de la Mar.

La planta de las Atarazanas era un cuadrilátero, con tres torres en otros tantos de sus vértices y alguna otra intermedia<sup>1</sup>. De la del ángulo sudeste salía una muralla que avanzaba hacia el mar, hasta la torre albarrana antes citada, grande y elevada, de forma semicilíndrica en su frente de mediodía y plana en el posterior.

Interiormente acusábanse en el edificio dos partes. La oriental constaba de seis naves — a las que parece ser alude Münzer, aunque erradamente cuenta siete —, normales a la fachada de mediodía, abovedadas con medios cañones, seguramente agudos, de ladrillo<sup>2</sup>. Su ancho aproximado era de 4,50 metros y de poco menos de 24 la longitud<sup>3</sup>. En la planta se señalan unas divisiones transversales que, teniendo en cuenta la regularidad de su reparto, pudieran ser arcos perpiaños<sup>4</sup>. Casi todas las naves estaban cerradas a norte. A mediodía concluían en el muro liso de fachada, en el que, en el siglo XVIII, se abrían

<sup>1</sup> Plano de las Atarazanas, de la Comandancia de Ingenieros de Málaga, levantado en 1773; lo publicó Guillén Robles en su *Málaga musulmana*, p. 525.

<sup>2</sup> Pondera Medina Conde «lo elevado y magestuoso de sus bóvedas», que estribaban «en arcos de ladrillos muy altos y anchos, hechos a dos puntas, que son los más fuertes» (*Conversaciones históricas malagueñas*, descanso II, pp. 223-224).

<sup>3</sup> El plano de 1773, publicado por Guillén Robles, carece de escala, pero puede deducirse, si lo suponemos bien dibujado, de la dimensión de 42,24 metros que dicen tenía el lienzo de la fachada meridional. Así lo he hecho. Entre la segunda y la tercera nave, contadas desde oriente, se dibuja en ese plano un patio hecho rompiendo el muro de separación, posterior seguramente a la construcción del edificio.

<sup>4</sup> Pudieron ser muretes divisorios, pero la igualdad de las divisiones me inclina más a suponerlos arcos fajones, como los que parece tenía la nave de las atarazanas de Almería, derribada en el siglo pasado.

ventanas altas, rectangulares y no muy grandes, de aspecto moderno, defendidas por rejas, que proporcionarían escasa luz al interior <sup>1</sup>.

La otra parte del edificio, la de poniente, más reducida, tenía una gran puerta en la fachada meridional, a continuación del muro con ventanas antes descrito; muro cuya longitud, entre las dos torres salientes de ángulo, era de 42,24 metros y 2,10 su espesor. Ese arco, macizado en el siglo XVIII y en el que sólo se dejó una pequeña puerta, llegaba casi hasta la parte más alta del edificio, y es el que sirve de ingreso al mercado. Antes del derribo y de su traslado, se reprodujo en el dibujo de Carter y en el mejor y más detallado que publicó la revista malagueña *El Guadalborce* en 1839 <sup>2</sup>. Tenía 7,28 metros de ancho, 5 su hueco central y 8,56 de altura <sup>3</sup>. Es de mármol y jas-pón, de herradura aguda no enjarjado, arrancando sobre impostas de nacela, con dovelas, alternativamente entrantes y resaltadas, rebordeadas por una arquivolta con moldura de listel y nacela, que prosigue luego recuadrando el hueco en forma de alfiz. Una faja vertical algo saliente a cada lado, que arranca desde el suelo, recuadra el arco y el alfiz, y entre su parte horizontal y la de éste hay un dintel despezado en el que alternan también las dovelas salientes con las rehundidas. Sobre la clave del arco se labró en relieve una pequeña concha, rebordeada por las molduras del alfiz, y en cada albanega un escudo con una faja cruzada y en ella la inscripción, en árabe: «Sólo Dios vence. Ensalzado sea.»

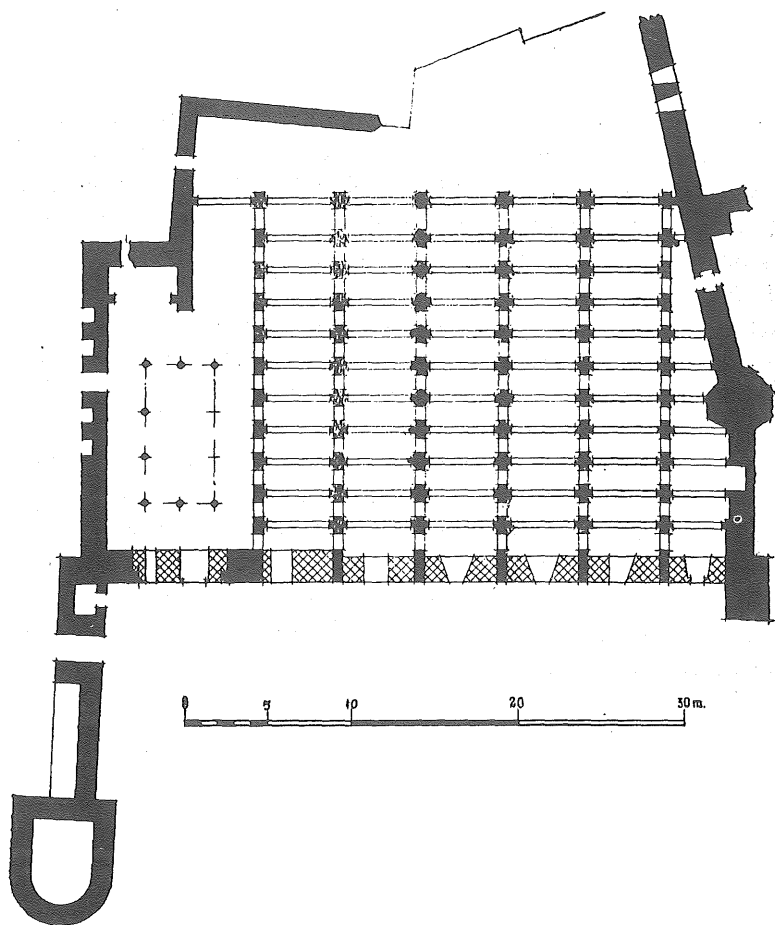
Tras la puerta parece que «había un patio con corredores

<sup>1</sup> Una reproducción esquemática y torpe de la fachada sur puede verse en la obra *A journey from Gibraltar to Malaga*, por Francisco Carter, II (Londres 1777), p. 172, en una vista general de Málaga, desde el mar, dibujada en 1772.

<sup>2</sup> El dibujo acompaña al artículo *Las Atarazanas de Málaga*, de J. M. Bremón (*El Guadalborce*, I, Málaga 1839), pp. 49-50. Lo reproduce Guillén Robles en su *Málaga musulmana*, p. 470. Tan sólo se ve en él la parte de la fachada sur en la que estaba el gran arco y la de poniente, escorzada. Con anterioridad publicó otro dibujo litografiado de la fachada Vila en su obra *Guía del viajero en Málaga*, p. 61.

<sup>3</sup> Guillén Robles, *Málaga musulmana*, p. 528, n. (1).

laterales, sosteniendo columnas sus hollados; en medio de él exis-



Málaga. — Plano de las atarazanas, levantado en 1773 <sup>1</sup>.

tió un pozo y al fondo una ancha sala» <sup>2</sup>. Bremón alude a «gran-

<sup>1</sup> De la reproducción de este plano, publicado por Guillén Robles en su obra *Málaga musulmana*, se ha suprimido todo lo que en él se veía claramente ser obra posterior a la reconquista.

<sup>2</sup> Guillén Robles, *Málaga musulmana*, p. 531.

diosos arcos de ladrillo» que se encontraban en el segundo ingreso, y dice que el patio a que daba entrada la lujosa puerta de mármol tenía una cornisa de piedra labrada <sup>1</sup>. Medina Conde supone que la puerta daba entrada a una suntuosa mezquita, en la que hacían oración las gentes del mar y a la que servía de alminar la torre Gorda. Guillén Robles recoge, con reservas, esa opinión, fundada en el documento de 1491, que, como se dijo, hace referencia a una mezquita cercana a las atarazanas, pero no en su interior <sup>2</sup>.

«Las bóvedas — dice Guillén Robles — tenían aposentos en su parte superior, sobre los cuales estaba la terraza que dominaba las almenas» <sup>3</sup>. Creo que hay que interpretar esa noticia como el hallarse cortadas las naves por un piso en época relativamente moderna. En los dibujos citados aparece el edificio terminado en terraza, con cañoneras en su pretil, en el que hubo piezas de artillería.

La fachada de poniente aparece en una lámina que representa una vista de Málaga a fines del siglo XVI, inserta en la conocida obra *Civitates Orbis Terrarum*. Encima del edificio figura el letrero «Las terresanas». Tomado el dibujo desde el borde del mar, más allá del Perchel, distínguese el lienzo oeste de las Atarazanas, en el que figuran cinco arcos entre dos torres salientes, sensiblemente cuadradas, y almenas encima <sup>4</sup>. En el grabado inserto en *El Guadalhorce* aparece escorzado ese muro y en él varios contrafuertes, acusados también en la planta de 1773, unidos en su parte alta por arcos. Estos serían ciegos, sosteniendo probablemente un adarve volado, como los que hay en el recinto más alto de la alcazaba de Gibraltar <sup>5</sup>. Pudieron

<sup>1</sup> Bremón, *Las Atarazanas (El Guadalhorce)*, t. I, 1839, p. 50).

<sup>2</sup> *Conversaciones históricas malagueñas*, descanso II, pp. 220-221; Guillén Robles, *Málaga musulmana*, p. 531.

<sup>3</sup> Guillén Robles, *Málaga musulmana*, p. 531.

<sup>4</sup> Georgius Braun y Franciscus Hogenbergius, *Civitates Orbis Terrarum. Liber primus* (Colonia 1599. El prefacio está fechado en 1572). Lámina reproducida, más sumariamente, en la obra de Juan Alvarez de Colmenar, *Les Delices de l'Espagne & de Portugal* (Leiden 1715), IV, p. 516.

<sup>5</sup> AL-ANDALUS, VII [1942], lám. 5ª, p. 194.

existir los cinco que se dibujan en la lámina del *Civitates*, pero serían más angostos que los en ella representados.

El muro que cerraba a oriente las Atarazanas era en sus comienzos normal al de mediodía, pero más adelante, a partir de una torre redonda, llamada en el siglo XVIII de Tirilo, torcía hacia poniente. Al fondo cerraba el edificio la muralla de la ciudad.

Las seis bóvedas estuvieron probablemente abiertas hacia mediodía, con objeto de que entraran bajo ellas pequeños barcos para ser reparados, y a esa disposición parece referirse Münzer en 1494 al decir que las atarazanas eran «una gran construcción de siete arcos para fondeadero de navíos y galeras»<sup>1</sup>. Cerraríanse sus frentes después de la reconquista de la ciudad, con objeto de convertir el edificio en almacén, y no es extraño que la planta conservada no los acuse, pues tampoco señala la puerta trasladada al mercado. Acreditan también esa disposición de las bóvedas, bajo las cuales penetrarían los barcos, como afirmaba Medina Conde — Guillén Robles lo calificó de «apurado dislate» —, algunos de los datos aducidos anteriormente sobre atarazanas hispanomusulmanas y otros que se insertan más adelante. De no haber estado abiertas las naves por uno de sus extremos, gran parte de ellas quedaría a oscuras, sin utilización posible para trabajar en su interior. Su extraordinaria altura venía obligada por la de la arboladura de los barcos que en ellas se construían, reparaban y guardaban.

Ignoro el destino que tendría la parte occidental del edificio: taller, tal vez, y almacén de pertrechos militares y marítimos. Medina Conde escribe<sup>2</sup> — y más tarde lo repite Guillén Robles — que una de las partes de las atarazanas era más antigua que la otra — da a las naves prioridad respecto al resto —, pero sin aducir razón alguna que lo apoye. Lo insólito en ellas, si se las compara con los demás edificios del mismo destino que aquí se publican, y aun con los anteriores a la edad media y los posteriores, es que las naves no ocupasen la totalidad de la cons-

<sup>1</sup> No creo que Münzer se refiera a los arcos ciegos de la fachada de poniente.

<sup>2</sup> *Conversaciones históricas malagueñas*, descanso II, p. 223.

trucción y que ésta constase de dos partes de tan distinta estructura.

La puerta conservada, reproducida con gran fidelidad en el dibujo anterior a su traslado, es de arquitectura nazarí, típicamente granadina, y pudo ser construída por Yūsuf I<sup>1</sup>, monarca que dió máximo impulso a las edificaciones de la Alhambra, levantó la Madraza de Granada, las fortificaciones de Gibraltar, y el castillo de Gibralfaro que señorea la ciudad de Málaga.

Atarazanas cristianas: las de Sevilla.

Antes de las atarazanas nazaríes de Málaga se levantarían las de Sevilla. Lo fueron por Alfonso X en 1252 con objeto de construir una flota para el «fecho de allent mar contra la gente pagana». De modelo sirvieron las musulmanas, pero copiadas con magnitud y grandiosidad extraordinarias, reveladoras de la importancia concedida por el sabio monarca a sus proyectadas empresas ultramarinas.

Construyéronse fuera del recinto, pero arrimadas a la muralla, entre los postigos llamados en el siglo XVI del Aceite y del Carbón, cerca de la orilla del Guadalquivir, lugar conocido desde hace siglos por el Arenal de Sevilla, emplazamiento, dicen, que escogió el almirante Bonifaz<sup>2</sup>. Quedaban las atarazanas cobijadas en el ángulo formado por la muralla de la ciudad y la saliente coracha que terminaba en el mismo borde del río, en la Torre del Oro.

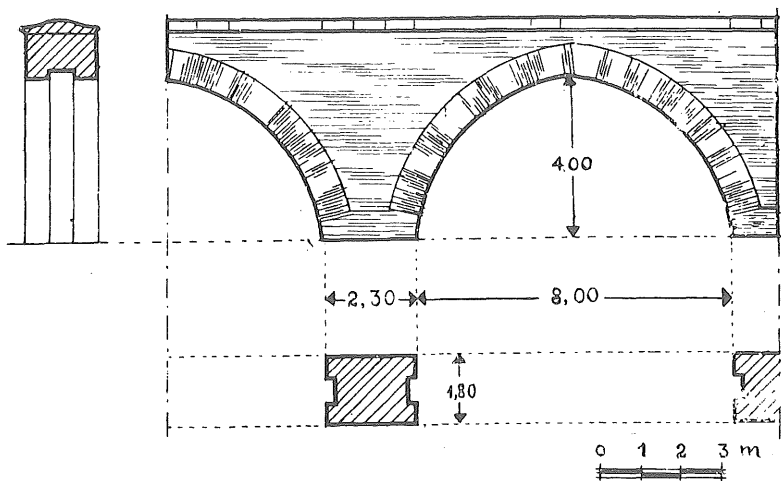
Según Rodrigo Caro, era un «arsenal tan grandioso, que si permaneciera en su antigua forma, y sirviera del uso para que fué edificado, fuera uno de los edificios más celebrados de Sevilla... Era lugar capacísimo para el ministerio que el Rey lo hizo, que

<sup>1</sup> Así lo afirma don Miguel Lafuente Alcántara en su *Historia de Granada*, II (Granada 1844), p. 387. Ignoro de dónde procede la noticia: Guillén Robles dice ser equivocada interpretación de otra de Conde referente a Gibralfaro, que a su vez se funda en una referencia de Ibn al-Jaṭib publicada por Casiri, según la cual Yūsuf I fué el constructor de Gibralfaro.

<sup>2</sup> Antonio Ballesteros Beretta, *La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio* (AL-ANDALUS, VIII [1943], p. 93).



fué, para que en él se labrasen galeras, navíos y otros baxeles, y allí se condujesen todos los materiales necesarios» <sup>1</sup>. Argote de Molina también las pondera al escribir que es «una de las casas más sumptuosas que Sevilla tiene» <sup>2</sup>. Ortiz de Zúñiga insiste en su excelencia: «en lo que permanece obra de mucha solidez y fortaleza»; sus naves eran «capaces de fabricarse y guardarse en ellas muchas galeras y baxeles, y de almacenarse competen-



Sevilla. — Atarazanas. Planta, alzado y sección de los arcos de separación de las naves.

Dibujo de J. Gómez Millán.

te copia de todos pertrechos... Tenía número de oficiales francos de todos pechos; y en su jurisdicción todos los montes de estas comarcas que criaban árboles reservados a las materias de los baxeles, sin que a otro se pudiesen cortar» <sup>3</sup>. En la segunda

<sup>1</sup> Rodrigo Caro, *Antigüedades y principado de la ilustrísima ciudad de Sevilla* (Sevilla 1634), p. 59 v-60.

<sup>2</sup> *Apuntes para la historia de Sevilla*, manuscrito citado por don Antonio Ballesteros en su *Sevilla en el siglo XIII* (Madrid 1913), p. 36.

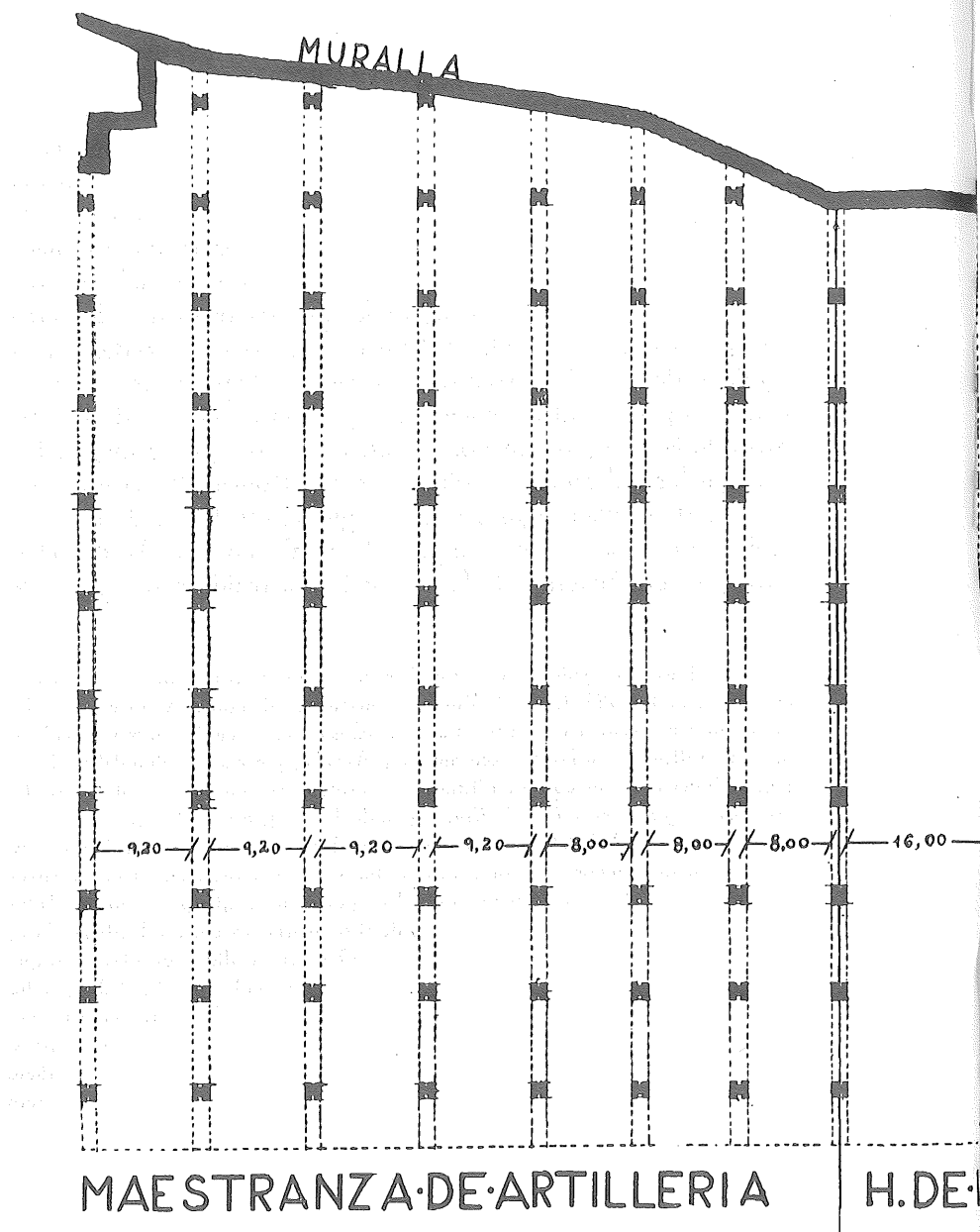
<sup>3</sup> *Anales eclesiásticos y seculares de... Sevilla*, I, p. 157.

mitad del siglo XVI era Sevilla como almacén, por su mucha abundancia, «de los grandes pinos labrados de las Sierras de Veas y de Segura, que por el Río abaxo los traen en Balsas hombres, que vienen encima governando los hasta Sevilla»<sup>1</sup>. Con madera de esa procedencia se fabricarían en la edad media los navíos en este arsenal. Su planta formaba un cuadrilátero de unos 182 metros de longitud, dividido en dieciséis naves — hace poco tiempo se reconocían diecisiete — de diferente anchura, normales a la corriente del río, separadas por recios pilares de ladrillo, que sostenían bóvedas del mismo material, de medio cañón agudo y de 12,53 metros de elevación<sup>2</sup>. Algunos de los arcos tenían su parte central remetida, siguiendo el modelo de los del patio de la mezquita mayor sevillana, en los que se inspirarían también los del templo sevillano de San Román. En la inmediata torre de la Plata figuraba en el siglo XVII la lápida de mármol de fundación<sup>3</sup>, hoy empotrada en el muro de la derecha, entrando, del hospital de la Caridad, construido sobre parte de

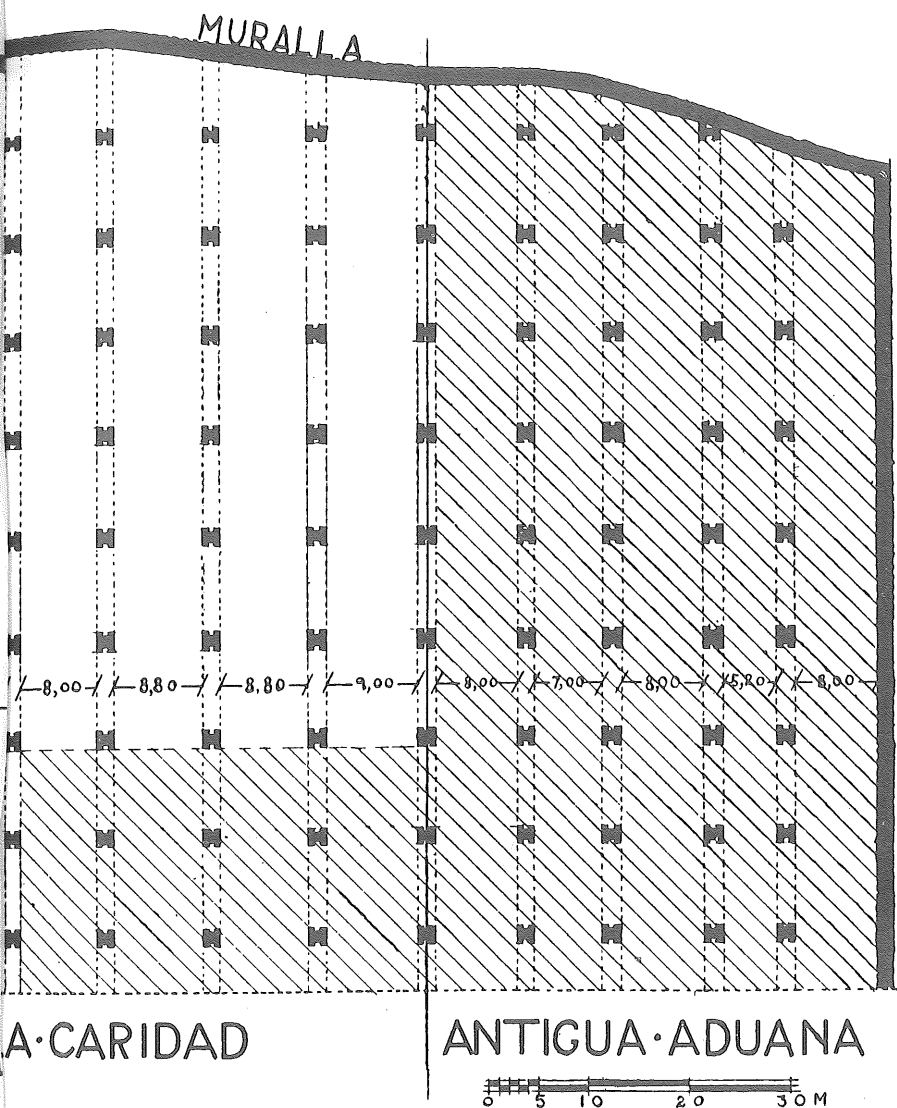
<sup>1</sup> Alonso Morgado, *Historia de Sevilla*, I (Sevilla 1887), p. 173. La primera edición es de 1587. Ortiz de Zúñiga, refiriéndose al siglo XIV, dice que en las Atarazanas se construían los barcos con maderas cortadas en las sierras de las comarcas sevillanas y en las de Constantina y Aroche, y otras que abundaban de espesas arboledas, y que con grandísimas penas sólo a este fin se reservaban (*Anales eclesiásticos y seculares de... Sevilla*, II [Madrid 1795], pp. 152-53).

<sup>2</sup> «... la qual [la fábrica de las Atarazanas] es toda de arcos de ladrillo, muy altos, y anchos, hechos a dos puntos, que dicen ser más fuerte; ... Tiene quatrocientos pies de largo cada lienço en quadro: por manera, que por todos los lados tiene mil y seiscientos pies de a tercia, y de alto, quarenta y cinco.» Rodrigo Caro, *Antigvedades... de la... ciudad de Sevilla*, fº 59v. Las medidas tomadas en lo que resta del edificio por don Jesús Gómez Millán no coinciden con las dadas por los anteriores escritores que se han ocupado de las Atarazanas. La destrucción reciente de su parte meridional, las transformaciones sufridas por la que ocupa el hospital de la Caridad y las dificultades que hay para el estudio de un edificio militar, como es la maestranza de Artillería, impiden levantar un plano exacto de la construcción de Alfonso X. Parece que ésta tenía una nave de 16 metros de anchura, siete a norte y nueve a sur, de ancho variable, comprendido entre 5,20 y 9,20 metros; la luz de los arcos era de unos ocho metros y 1,80 su espesor.

<sup>3</sup> Ortiz de Zúñiga, *Anales eclesiásticos y seculares de... Sevilla*, I, p. 156; Caro, *Antigvedades... de la... ciudad de Sevilla*, fº 60v.



Sevilla. — Planta reconstruida



le las Atarazanas (año 1252).

Plano de J. Gómez Millán.

su solar. Tiene dicha inscripción 1,40 por 0,82 metros, y dice, en versos leoninos:

*Res tibi sit nota, domus haec et fabrica tota  
quam non ignarus, Alphonsus sanguine clarus,  
rex Hispaniarum fecit, fuit iste suorum  
actus in Austrinas, vices servare carinas,  
arte micans plena, fuit hic informis arena,  
era millena, vicentena, nonagena*<sup>1</sup>.

El primer alcaide fué un caballero llamado Fernán Martínez, que por esto el *Repartimiento* nombra de la Atarazana; después, su alcaidía estuvo junta a veces, y a veces separada, de la del Alcázar<sup>2</sup>.

Gran actividad debió de reinar en estas Atarazanas en 1277, cuando Alfonso X, queriendo cercar Algeciras, principal puerto musulmán de comunicación con el norte de Africa, «fué a Sevilla, e desdeque y llegó mandó facer e adobar muy grand flota, que fueron ochenta galeas e veinte e cuatro naves, sin las galeotas e leños e sin los otros navíos pequeños. E otrosí mandó ende sacar muchas armas e muchas ballestas e mucho bizcocho, e todas las otras cosas que eran menester para enviar en aquella flota. E otrosí mandó endereçar e facer muchos engeños para los enviar en las naves, e mandó ayuntar para e todas las otras cosas que cumplía, porque desdeque fuese cercada pudiese enviar a la hueste e a la flota abondamiento de las cosas que son menester, e ordenó que fuese en esta flota por almirante Pero Martínez de Fe»<sup>3</sup>.

En octubre partieron las naves de Sevilla, cercando Algeciras. Durante los meses siguientes sus tripulantes no recibieron pagas ni abastecimientos. En tierra y enfermos muchos de ellos,

<sup>1</sup> «Séate conocida cosa que esta casa y toda su fábrica hizo el sabio y de noble estirpe don Alfonso, rey de los españoles, para conquistar con sus bajeles el Austro. Un lugar arenoso se transformó con arte completo en la era mil doscientos noventa» (año 1252).

<sup>2</sup> Ortiz de Zúñiga, *Anales eclesiásticos y seculares de... Sevilla*, I, p. 157.

<sup>3</sup> *Crónica de don Alfonso XI*, en *Biblioteca de Autores Españoles*, LXVI, cap. LXIX, pp. 53 y 54.

en la primavera de 1278 fueron atacadas las galeras de Alfonso X por catorce de Abū Yūsuf, conocedor éste del abandono y miseria en que estaba la flota cristiana, cuyos navíos fueron desbaratados y quemados <sup>1</sup>.

Sesenta y tres años después, el 16 de abril de 1340, perdióse de nuevo toda la escuadra de Castilla, con muerte de su almirante Alfonso Jofre Tenorio, derrotada por la del monarca marīnī Abū-l-Ḥasan <sup>2</sup>. Fué el último hecho marítimo resonante de los musulmanes, pues desde entonces, escribía Ibn Jaldūn a fines del mismo siglo, la debilidad cada día mayor de los imperios magribíes, y la influencia de la vida nómada, muy fuerte todavía, apartó a sus gentes de los asuntos marítimos.

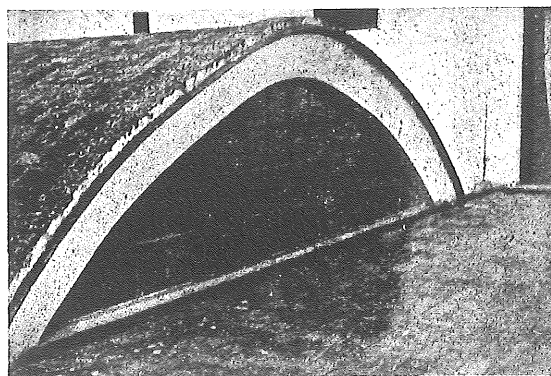
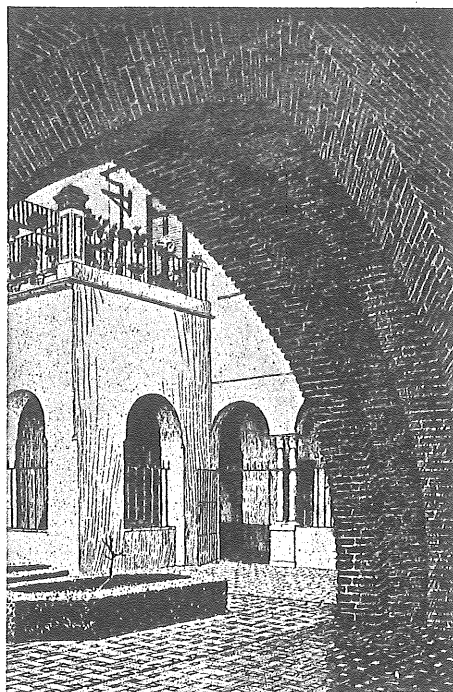
Ante la destrucción de su flota, Alfonso XI tuvo que pedir ayuda a la del rey de Aragón y alquilar galeras genovesas para continuar la campaña contra los moros. Mientras tanto se trabajaba con gran actividad en las naves del arsenal sevillano, pues el monarca «mandó dar muy grand acucia porque labrasen galeas que mandaba facer de nuevo en la su tarazana; et otrosí mandó enderezar otras galeas viejas que y tenía; así que con las cinco que le fabricaron, et con las que allí mandaba labrar et enderezar, juntó quince galeas et doce naves» <sup>3</sup>.

Prosiguieron en plena actividad las atarazanas de Sevilla en el reinado siguiente de Pedro I, pero en ellas ya no se construían y armaban navíos contra infieles, sino contra el monarca aragones. Para emprender la campaña, el castellano hizo armar en 1358 en esas atarazanas doce galeras que con seis genovesas atacaron a Guardamar el 16 de agosto de ese año. Una imprevista borrasca fué causa de que encallaran casi todas, lo que obligó a quemarlas. Desde Murcia, donde se había retirado con sus gentes, envió don Pedro I «a Martín Yáñez de Sevilla, su privado, e tenedor de las tarazanas, a facer galeas las más que pudiesen: e así lo fizo, ca el Rey tenía mucha madera, e todas las cosas que eran menester para galeas en Sevilla. E Martín Yá-

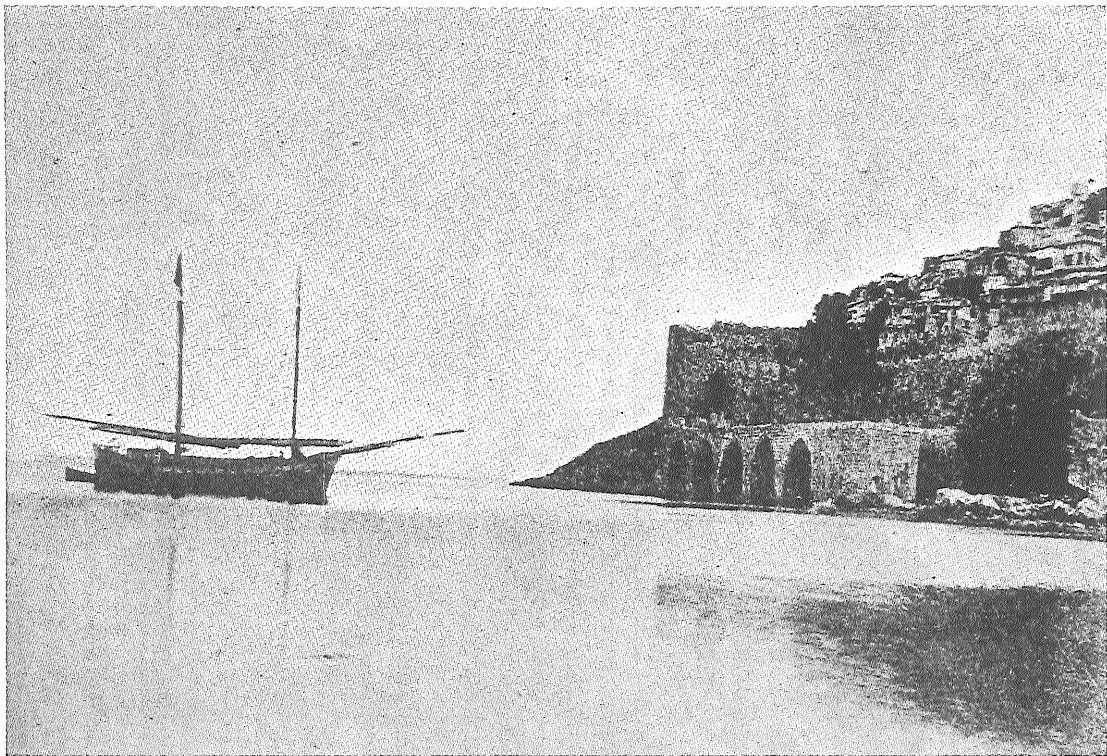
<sup>1</sup> *Ibidem*, cap. LXXII, p. 56.

<sup>2</sup> *Ibidem*, caps. CCX y CCXII, pp. 308 y 309.

<sup>3</sup> *Crónica de don Alfonso XI*, en *Biblioteca de Autores Españoles*, LXVI, cap. CCXII, p. 309.



*Sevilla.* — Hospital de la Caridad. Arco de las atarazanas (dibujo de A. Illanes) y parte alta de una de las bóvedas que cubren sus naves.



Alāya (Anatolia). — El puerto con la atarazana.



ñez fué para Sevilla, e en ocho meses fizo facer doce galeas nuevas, e reparar otras quince que estaban en las Tarazanas, e fizo facer mucho almacén, e muchas armas, porque el Rey tenía su voluntad de facer una grand armada contra Aragón para el año que venía, segund lo fizo». En 1362, cuando don Pedro hace testamento, figura como testigo «Sorso, Tenedor de las Tarazanas de Sevilla»<sup>1</sup>.

También servían las Atarazanas sevillanas de cárcel. En ellas mandó encerrar don Pedro I, en 1360, a su Tesorero mayor y privado don Samuel Levi, muerto a causa de los tormentos que padeció; a Dña Gutiérrez de Ceballos, caballero castellano frontero en Murcia, al que no quería bien, y algo más tarde, en 1362, al rey Bermejo con su séquito, asesinados luego por orden real<sup>2</sup>.

Antes de mediar el siglo XVI ya no se utilizaban las Atarazanas para su primitivo destino. Los Reyes Católicos concedieron a la ciudad una de sus naves extremas para establecer en ella la pesquería pública, que se hallaba en la plaza de San Francisco desde la reconquista, y allí proseguía en los primeros años del siglo XVII. En 1534 el conde Hernando de Andrade, encargado de inspeccionar las Atarazanas, informó que no contenían elemento alguno para construir galeras. Por entonces estaba desconceptuado este género de navíos, por estimarse muy costoso y de poco provecho en invierno. Se habían desterrado del Océano, y disminuído tanto en el Mediterráneo, que no contaban los Reyes Católicos con más de cuatro galeras, mantenidas en guarda en la costa de Granada, y pocas más tuvieron en las campañas de Italia<sup>3</sup>. En una vista de Sevilla del *Civitates Orbis Terrarum*, dibujada a fines del siglo XVI, se distinguen las atarazanas, algo alejadas de la orilla del río, con el amplio Arenal delante y cerrado el frente de sus naves, abierto sin duda antes. En el paño

<sup>1</sup> *Crónica del rey don Pedro*, por don Pero López de Ayala, en *Biblioteca de Autores Españoles*, LXVI, año 1358, caps. IX-X, pp. 485-486 y 597.

<sup>2</sup> *Crónica del rey don Pedro*, por López de Ayala, en *Biblioteca de Autores Españoles*, LXVI, años 1360 y 1362, caps. XX, XXII y VI, pp. 509, 510 y 519.

<sup>3</sup> Colec. Sanz de Barutell, Simancas, art. 4º, nº 25, según cita de Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón* (Madrid 1895), I, p. 323.

de muro que limita cada una de ellas hay una puerta adintelada y encima una reducida ventana; más altas, asoman las cubiertas, a dos aguas e independientes las de cada nave <sup>1</sup>. Por los mismos años, en 1568, Felipe II encargó la construcción de galeras a las atarazanas de Barcelona, pero las envió a Sevilla para ser pintadas y decoradas.

A fines del siglo XVI parece que tuvo lugar el reparto de las Atarazanas sevillanas. En 1587, durante la conquista de Portugal por el duque de Alba, se instalaron en parte de ellas talleres de artillería. En la primera mitad del siglo siguiente escribía Rodrigo Caro que «el edificio está tan atajado y cortado para Almacenes, y casas particulares, y otros lugares públicos, que no se ve qué es» <sup>2</sup>. A fines del mismo siglo, según Ortiz de Zúñiga, sus bóvedas se hallaban «tan deshechas y ofuscadas, que es difícil describirlas» <sup>3</sup>. Los talleres de artillería ocuparon definitivamente las siete naves más septentrionales en 1719, destinadas desde entonces a maestranza de ese arma. Se reedificaron en 1783 <sup>4</sup>.

En las cinco naves inmediatas se estableció el famoso hospital de la Caridad, cuyas obras, empezadas después de 1641, terminaron en 1674. La cofradía de la Santa Caridad de Jesucristo que le dió origen, consagrada a recoger los cadáveres de los ahogados y ajusticiados y a otras prácticas piadosas, se reunía desde fecha cercana al año 1578 en una pequeña capilla llamada de San Jorge, «en la Resolana del Río, extramuros... pared y media de las Atarazanas... que son propias de los Reales Alcázares». En el siglo XVII, por la acumulación de tierras, había subido mucho el suelo en su torno y quedado tan honda que se bajaba a ella por diez escalones, por lo que se anegaba y sufría de grandes humedades. Además, estaba muy maltratada y en riesgo de caer, motivo de que la citada cofradía elevase un

<sup>1</sup> Braun y Hogenbergius, *Civitates Orbis Terrarum*, láms. III del Liber primus (1599) y II del Liber quartus.

<sup>2</sup> Rodrigo Caro, *Antigüedades... de la... ciudad de Sevilla*, f° 59 v.

<sup>3</sup> Ortiz de Zúñiga, *Anales eclesiásticos y seculares de... Sevilla*, I, p. 157.

<sup>4</sup> *Sevilla monumental y artística*, por don José Gestoso y Pérez, III (Sevilla 1892), p. 499.

memorial dirigido al rey, en 21 de abril de 1641, solicitando licencia para alzarla y alargarla <sup>1</sup>.

Las cinco naves siguientes, es decir, las más meridionales, han estado dedicadas muchos años, dícese que desde 1587, a Real Aduana y a casa del Azogue, transportado este producto desde las minas de Almadén para embarcarlo anualmente a América y beneficiar las minas de plata. Tras un incendio se reedificó la Aduana en 1792.

Estas cinco naves de la Real Aduana y casa del Azogue acaban de ser derribadas entre la indiferencia general, sin que ni una sola voz, que yo sepa, se haya levantado en defensa del monumento, construido hace setecientos años, capital en la historia de nuestra marina, debido a la iniciativa de un monarca inteligente que impulsó el desarrollo marítimo y la expansión africana. Era el arsenal de la edad media mayor y más monumental entre los existentes. La solidez de su construcción asegurábale larga vida. Limpio y arreglado hubiera podido ser útil para múltiples fines, constituyendo, al mismo tiempo, un timbre de nobleza para la ciudad. Propietario de las cinco naves era el Estado, que las ha demolido para construir en su solar una delegación de Hacienda.

Las atarazanas del Puerto de Santa María.

No fueron las de Sevilla las únicas atarazanas mandadas construir por Alfonso X. A mediados del siglo XVI quedaban en el Puerto de Santa María «señales de unas grandes atarazanas que cerca del río», según dice Pedro de Medina, mandó hacer ese monarca, y «también buena parte de la cerca y fuerte muro con que las mandó cercar, que atraviesa toda la villa hasta dar en el río» <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *Ibidem*, III, pp. 320-323.

<sup>2</sup> Pedro de Medina, *Libro de Grandezas y cosas memorables de España* (Sevilla 1548), fº 44.

Las atarazanas de Barcelona <sup>1</sup>.

Se cita la atarazana de Barcelona, en el mismo emplazamiento que la actual, en documentos de 1243 y 1255; en el primero se la llama *arazana*. Pedro I el Grande comenzó a reconstruirla algunos años más tarde, utilizándola, en unión de otras, en Tarragona y Valencia, para preparar su expedición a Sicilia en 1281.

Reinando Pedro el Ceremonioso, esa atarazana de Montjuich — *daraçana* —, según un documento fechado en 1378, hallábase en mal estado, sin cubierta, por lo que las galeras sufrían del sol, del viento y de la lluvia. Los consejeros de la ciudad propusieron al monarca construirla con pilares y arcos de piedra y una techumbre, como Pedro I la había comenzado, y rodearla de muros y torres, para que los navíos pudieran estar en ellas sin temor a los enemigos, tal vez siguiendo el modelo de las califales de Tortosa, que se ha visto tenían esa disposición.

Pedro III, que había querido construir en 1373 una atarazana en el lugar llamado Pescadería nueva, cerca de la puerta de San Daniel, propósito del que hubo de desistir ante la oposición de la ciudad, aceptó la proposición, conviniéndose que las obras serían costeadas por el rey, la ciudad y la Diputación.

En mayo de 1381 terminaba la construcción de ocho naves del lado del mar, en las que podían quedar a cubierto otras tantas galeras. En 1382 se proyectó construir igual número del lado de tierra, con el mismo objeto. Pedro III, que vigilaba las obras, dió orden de dejar entre unas y otras un amplio espacio libre, más ancho que una galera, para mejor iluminación de los extremos de las naves, facilidad de transportar las galeras de una a otra construcción, hasta poderlas botar al agua, y posibilidad

<sup>1</sup> Los datos siguientes sobre la atarazana barcelonesa están tomados del trabajo *La «Drasana» ou chantier de construction navale de Barcelone*, de Adolfo Florensa, publicado en el libro de Filangeri di Candida, Gonzaga, Ad. Florensa, G. Forteza, C. Martinell, J. Puig i Cadafalch y J. Rubio, *L'architecture gothique civile en Catalogne* (Mataró 1935), pp. 28-36.

de trabajar al aire libre para las galeras mayores y en los períodos de máxima actividad <sup>1</sup>.

El maestro de obras que las dirigió se llamaba Arnau Ferrer, y Joan Janer el maestro carpintero. El 22 de abril de 1383 se terminó el primer pilar; el 23 de septiembre del mismo año cerróse el primer arco <sup>2</sup>. Algo más tarde fué cubierto el espacio libre entre los dos grupos de naves.

El rey Juan I y la Ciudad acordaron en 1390 agrandar las atarazanas para que pudiesen contener por lo menos treinta galeras, con todos sus accesorios, y se decidió al mismo tiempo construir un pequeño palacio para el rey y su familia, propósito nunca realizado. A fines del siglo XIV el edificio estaba terminado y fortalecido, con un muro y un foso alrededor. Para el viaje del rey don Fernando a Nápoles se construyeron nueve galeras, bajo la dirección de don Ramón de Cardona, en las atarazanas de Barcelona, que recobraron así su actividad, muy disminuída en los tiempos anteriores. La bendición y lanzamiento al agua de los nueve buques tuvo lugar en el mes de diciembre de 1505. Las correrías de los corsarios berberiscos obligaron a pensar de nuevo en la construcción de galeras, y las antes solitarias y cerradas a veces atarazanas de Barcelona recobraron su actividad, llegando a estar en construcción en ellas cincuenta cascos a la vez, bajo la dirección de maestros catalanes, valencianos, vascongados y genoveses <sup>3</sup>.

En 1568 Felipe II ordenó construir en Barcelona galeras, que fueron llevadas a Sevilla para pintarlas y decorarlas. Ocho años después se hacían obras de importancia en las atarazanas, pues el Rey escribe a los diputados quejándose de la lentitud con que trabajaban los oficiales que tenían a su cargo terminar las arquerías. Continuaban estos trabajos en 1612, y parece que se referían a las tres naves más cortas que las antiguas, situadas

<sup>1</sup> Josep M. Madurell Marmon, *Pere el Cerimoniós i les obres publiques*, docs. 11 y 12 (*Miscellània Finke d'Historia i Cultura Catalana*, Barcelona 1935).

<sup>2</sup> Agustín Durán y Sampere, *Algo sobre las Atarazanas* (*La Vanguardia*, Barcelona, 5 marzo 1935).

<sup>3</sup> Fernández Duro, *Armada Española*, I, pp. 323-324.

a oriente de éstas. Por entonces, tal vez, se modificaron las primeras, convirtiendo las dos naves centrales en una sola, para lo que hubo que reforzar los pilares de los costados.

A partir de mediados del siglo XVII las atarazanas sirvieron de arsenal de artillería, y más tarde de maestranza.

No se ha hecho un estudio arqueológico detallado de la cronología de las diversas partes del complejo conjunto de esta construcción. Recientemente se ha visto que hay tres murallas superpuestas en las que rodeaban el edificio <sup>1</sup>.

Las ocho naves primitivas — hoy son siete, por haberse formado una sola con las dos centrales, como ya se dijo —, más cercanas al mar, tienen escudos del Rey y de la Ciudad; en algunos pilares se ve también la cruz y marcas lapidarias. Su ancho es de 8,40 metros y están separadas por pilares cuadrados de 0,75 de lado <sup>2</sup>. De los pilares arrancan arcos de medio punto transversales y longitudinales, éstos de 5,40 de luz. Arcos y pilares son de excelente piedra de Montjuich bien labrada. Por encima de los arcos transversales hay un muro, rematado en forma angular, en el que se empotraron ménsulas de piedra, que apean las vigas transversales de la cubierta de madera y reducen su vuelo. Como esta estructura se encuentra a fines del siglo XII en un alfarje de clara ascendencia musulmana <sup>3</sup>, cabe sospechar de su origen islámico. En el siglo XIV propágase por Cataluña y Levante, tanto en alfarjes como en cubiertas a dos aguas.

Pilares y arcos carecen de molduras y decoración. Tan sólo una hilada de piedra algo volada, a 6 metros de altura, en el punto de arranque de los arcos, forma como una imposta. En el angulo norte hay dos naves que debieron de levantarse en el siglo XIV, una con arcos agudos, y de medio punto la otra. Un escudo real, labrado en esta parte, parece de esa época. En el án-

<sup>1</sup> *Cerámica barcelonesa de reflejo metálico*, por F. de P. Bofill (*Anales y Boletín de los Museos de Arte de Barcelona*, Arte antiguo, I, 1941, p. 56).

<sup>2</sup> El ancho de la nave central, hecha uniendo dos, es de 13,15 metros; a los pilares que sostienen sus arcos se les aumentó de longitud.

<sup>3</sup> *El más antiguo alfarje conservado en España*, por T. B., apud *Crónica arqueológica de la España musulmana*, XV (AL-ANDALUS, IX [1944], pp. 441-448).

gulo oriental queda una torre cuadrada, con su corona de almenas, que defendería la entrada.

Hacia la mitad de la nave más a este de las ocho — hoy siete — hay una puerta de medio punto y grandes dovelas, que da entrada a una escalera monumental, de acceso a los restos de la única torre y a la parte de muralla fortificada que subsiste. Antes serviría de entrada a un piso intermedio destinado a almacén.

Las tres naves más cortas, agregadas a fines del siglo XVI y comienzos del XVII, son idénticas a las antiguas. Las laterales tienen 11,67 metros de ancho y 12,36 la del centro; la longitud, 60 metros. En varios de sus arcos vese grabada la cruz de San Jorge. Por haber servido durante muchos años de fundición sus piedras están ennegrecidas.

Maravillosamente conservadas estas atarazanas, a pesar de la cubierta de madera de sus naves, que las diferencia radicalmente de las anteriores descritas, abovedadas, sus extraordinarias dimensiones les prestan gran aspecto. Más cuidadosos los barceloneses de su historia monumental que los sevillanos, han conseguido asegurar la conservación de sus atarazanas, ejemplar tal vez único de un arsenal gótico, destinándolas a museo marítimo.

La disposición de las atarazanas hispanomusulmanas y mudéjares, con sus naves paralelas, no es invención islámica. Ese tipo de edificio industrial era ya el de las *neoria* helenísticas y, más tarde, el de las *navalia* romanas, de las que poseemos muy escasas noticias <sup>1</sup>. Vitruvio dice de las últimas que debían de orientarse a norte, para librarlas de la acción destructora de los insectos que pululan al calor del sol; no era conveniente emplear madera en su construcción, para prevenir incendios, y sus dimensiones habrían de ser proporcionadas al tamaño de los mayores navíos que fueran a recibir <sup>2</sup>. Una *navale* abovedada se reproduce en los relieves de la columna Trajano, de Roma. Otra

<sup>1</sup> *Enciclopedia Italiana*, IV (Milán 1929), pp. 604-610.

<sup>2</sup> V, 12.

parece representarse en una pintura mural de Pompeya, en la que se ve el interior de un puerto, y bajo un gran arco, semejante al de un puente, aparecen las proas alineadas de varios navíos <sup>1</sup>.

Probablemente los bizantinos construyeron en las costas mediterráneas arsenales del mismo tipo. Los musulmanes no hicieron, pues, más que copiar un modelo tradicional que perduraba aún en el siglo XVI en Italia y que repiten hoy los hangares de aviación.

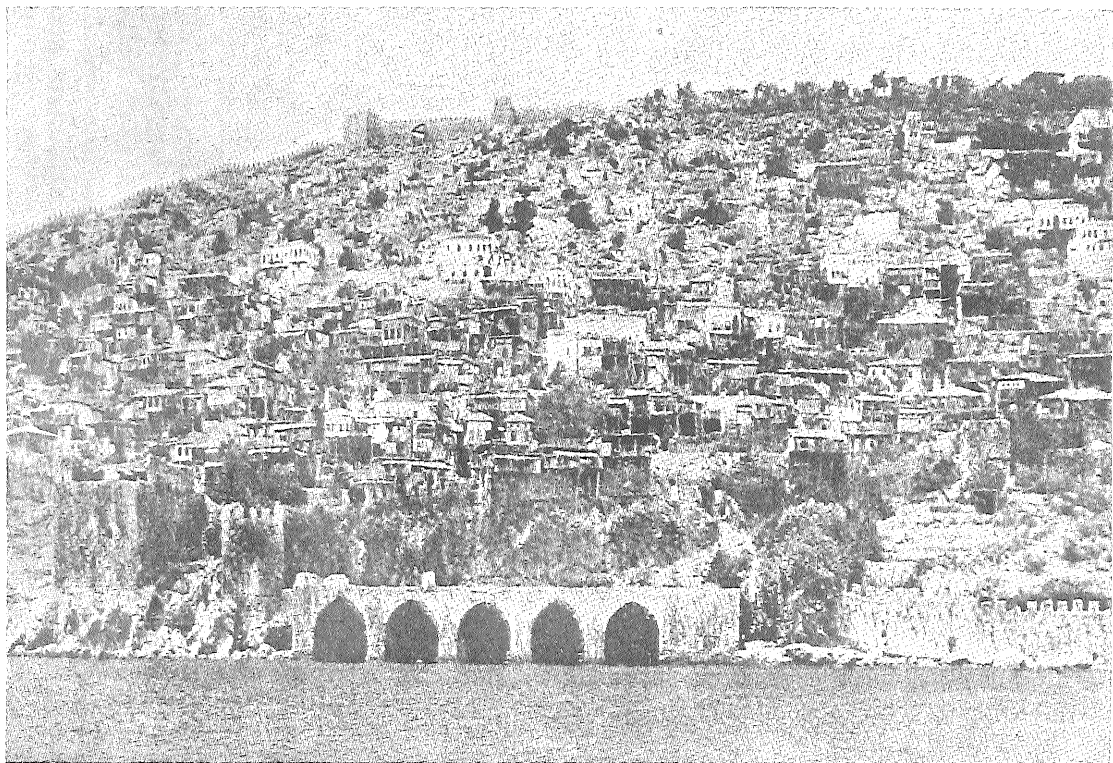
En las atarazanas, cuyas naves debían de estar muy próximas al mar o a un río, sin que fuese necesario penetrarse en ellas, se construían y reparaban navíos, y se fabricaban y almacenaban máquinas, instrumentos y armas empleados para ellos y para el ejército. Como los barcos sufrían al estar expuestos continuamente a la intemperie, guardábanse en seco y bajo techado, en las atarazanas, durante las treguas guerreras y en los meses invernales, en los que no prestaban servicio, como se dijo ocurría en las sevillanas. La actividad de las atarazanas hispanomusulmanas durante el invierno puede evocarse con las mismas palabras empleadas por el Dante en el siglo XIV, para describir los arsenales venecianos:

*Bolle l'inverno la tenace pece,  
a rimpalmar li legni lor non sani  
che navicar non ponno; e'n quella vece  
chi fa suo legno nuovo, e chi ristoppa  
le coste a quel che piú viaggi fecè;  
chi ribatte da proda, e chi da poppa;  
altri fa remi, ed altri volge sarte;  
chi terzeruolo et artimon rintoppa* <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Ch. Daremberg y Edmond Saglio, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*, IV, primera parte (París, pp. 17-18).

<sup>2</sup> «Se espesa durante el invierno la pegajiza pez para alquitranar los barcos averiados que no pueden navegar; mientras que unos fabrican nuevos navíos, otros calafatean los costados del que ha hecho varios viajes; el martillo resuena al mismo tiempo de proa a popa: unos hacen remos, otros enrollan las maromas y varios reparan las velas de trinquete y mesana.» *Inferno*, XXI.



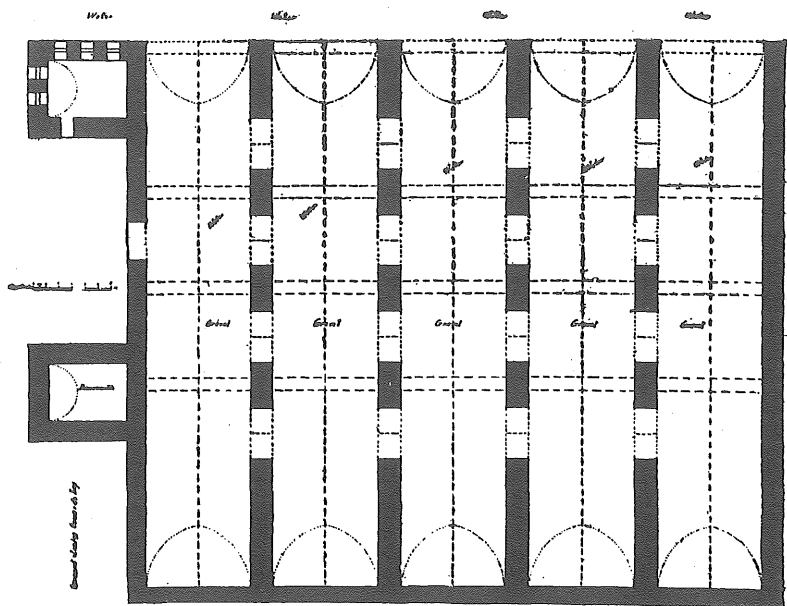


'*Alāya* (Anatolia). — Vista de la ciudad desde el mar con la atarazana en primer término.



°*Alāya* (Anatolia). — Atarazana. Interior de una de las naves.

Un arsenal existente en 'Alāya, en las costas anatólias de Asia Menor, permite formarse idea perfecta de estos edificios, cuyo tipo repite. Según una inscripción que en él se conserva, lo construyó el sultán selýukî 'Alā' al-Dīn Kaiqobād I (616=1219-



'Alāya (Anatolia). — Planta del arsenal (1219-1236).

634 = 1236). Se compone de cinco grandes naves rectangulares y paralelas que entran en el mar, al cual están abiertas. Tienen 44 metros de longitud por 8 de anchura, y se cubren con bóvedas de medio cañón agudo con arcos perpiaños que arrancan de los mismos muros, a cierta altura. Comunicanse las naves por arcos agudos de 3,50 metros de luz, separados por pilares de 1,80. Los muros son de sillares, y las bóvedas de ladrillo <sup>1</sup>. — LEOPOLDO TORRES BALBÁS.

<sup>1</sup> *Turkish-Architecture in South-Western Anatolia*, por Rudolf M. Riefstall (*Art Studies Medieval Renaissance and Moderne*, Cambridge, Harvard University Press 1930, pp. 148-150).